

CENA 4D

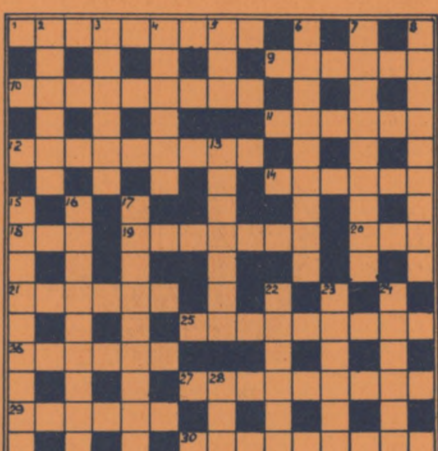
CO SŁYCHAĆ!

TYGODNIK, ZAWIERAJĄCY STRESZCZENIA KSIĄŻEK I ARTYKUŁÓW, DRUKOWANYCH W WYDAWNICTWACH BRYTYJSKICH, AMERYKAŃSKICH I EWENTUALNIE INNYCH. ——— WYDAWANY NA PODSTAWIE ZEZWOLENIA DOWÓDCY POLSKIEGO KORPUSU W SZKOCJI Z DNIA 20. września 1940. - Nr 2503 / Propaganda i Ośw. 40.-

TREŚĆ NUMERU:

NR 15. DNIA 30.IV.1941.

KRZYŻÓWKA.



Dla ożywienia naszego tygodnika wprowadzamy dzisiaj nowy dział : ROZRYWEK UMYSŁOWYCH. Na pierwszy ogień idzie krzyżówka, opracowana przez podch. M. Za jej trafne rozwiązanie ustanawia wydawnictwo nasze trzy nagrody.

1. nagroda : HISTORIA POLSKI St.Mackiewicza
2. nagroda : miesięczna prenumerata "Co słychać ?"
3. nagroda : komplet widoków polskich.

ROZWIĄZANIA NALEŻY NADSYŁAĆ pod adresem "Co Słychać ?" do dnia 15.maja 1941. W razie większej ilości trafnych rozwiazań o przyznaniu nagrody rozstrzygnie losowanie.

Znaczenie wyrazów na stronie 3o8.

FLAGA ZWYCIĘSTWA.



ok. r.1200.

Rożnie toczą się wypadki, zwłaszcza w czasie wojny. Ale nawet w okresie niepowodzeń, jakimi zaskoczył Aliantów rok 1940. trzeba przyznać, że flota brytyjska nie straciła panowania nad morzami. Biała flaga powiewająca nad tylu statkami nadal jest synonimem i symbolem Brytanii, władającej nad falami. Poniższy artykuł streszczony na podstawie PARADE ukazał się pierwotnie w THE AUSTRALIAN JOURNAL i jest krótkim przedstawieniem dziejów królewskiej floty.

(L.L.) Galiony Alfreda Wielkiego (849-901) były pierwszymi statkami brytyjskiej floty. Prymitywne te łodzie, przeznaczone do obrony wybrzeży Anglii przed najeźdźcami duńskimi w X. wieku, zostały niedługo potem zastąpione żaglowcami handlowymi, które w razie potrzeby można było przystosować do walki morskiej przez zbudowanie na pokładzie dodatkowych pomieszczeń dla piechoty wyposażonej w bosaki.



"Okragły Statek"
ok. r.1300.

Walka polegała na dążeniu do zbliżenia się do przeciwnika, tak, ażeby móc zaatakować go wręcz, jak na lądzie. Ówcześni budowniczowie angielscy stosowali okręty o wysokich pokładach; szerokość statków równała się nie mniej niż połowie długości, dlatego też na kontynencie nazywano je "okrągłymi".

Pierwszy nowocześnie uzbrojony, to znaczy wyposażony w działa, okręt wojenny powstał za czasów Henryka VIII-go. Pomysłowy konstruktor umieścił armaty na osobnym dolnym pokładzie.
W ten sposób rozwiązane zostało zagadnienie wagi i odrzutu



ok. r.1500.

na przeciąg następnych trzystu lat. W akcji otwierano hermetyczne strzelnice umieszczone w bokach okrętu; lufy wyrzucane automatycznie do przodu wypełniały otwory, a odrzut kierował działo wtył do ponownego ładowania. Nowy typ okrętu wyszedł zwycięsko z próby ogniowej, jaką był okres bitew morskich za panowania królowej Elżbiety, nie dzięki jego szybkości lecz głównie dzięki artylerii, która nie pozwoliła nieprzyjacielowi na stosowanie dotychczasowej taktyki. Prototypem nowoczesnego pancernika był okręt admiralski floty angielskiej, liczącej za Henryka VIII-go 85 jednostek.


Parowa Fregata ok. r.1860.

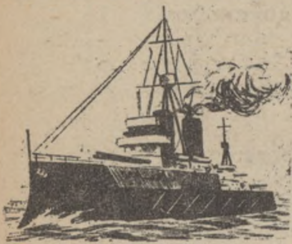

H.M.S." ALEXANDRA" pancernik 9,500 ton r.1880

Wciągu dwustu lat dzielących panowanie Elżbiety od Wiktorii, zmieniło się stosunkowo niewiele w dziedzinie budownictwa morskiego. Jedynie w epoce Stuartów uczyniono wielki krok naprzód, spuszczając na wodę pierwszy trój-pokładowiec, wybudowany za olbrzymią na owe czasy sumę czterdziestu tysięcy funtów.

Życie na morzu było ciężkie. Pensja marynarza wynosiła dziesięć, najwyżej piętnaście szylingów miesięcznie; kapitan pobierał do czternastu funtów miesięcznie, zależnie od rozmiaru okrętu. Umundurowanie nie istniało, wyżywienie było słabe a dyscyplina żelazna. Marynarza, któremu zdarzyło się zasnąć podczas wachty, przywiązywano do bukszprytu gdzie pozostawiony swemu losowi umierał z głodu lub ginął pod falami. Mniejsze przewinienia karano przymusową kąpielą morską dwojakiego rodzaju. Polegała ona albo na sześciokrotnem zanurzeniu delikwenta w morzu, lub na przeciąganiu go sznurami wzdłuż kilu z jednej strony okrętu na drugą.

Rezultatem tego stanu rzeczy był brak ochotników w czasie wojny. Wprowadzono więc obowiązkową służbę wojskową dla marynarzy. We wszystkich miastach portowych odbywała się co jakiś czas branka wśród żeglarzy, a ponieważ jej organizatorzy otrzymywali premie za każdego

zwerbowanego człowieka, wśród rekrutów znajdowali się nieraz ludzie z innych zawodów, podstępnie czy przemocą wzięci do służby. Powoli jednak warunki poprawiły się. W połowie zeszłego wieku wprowadzono mundury niewiele różniące się od obecnych. W tym samym czasie weszły w skład floty wojennej po raz pierwszy parowce, lecz tylko jako jednostki pomocnicze. Admiralicja długo sprzeciwiała się zastosowaniu pary i stali w budownictwie morskim do tego stopnia, że odmawiała szkolenia maszynistów, których musiały dostarczać fabryki. Pierwszy parostatek wojenny angielski zbudowano niespełna sto lat temu, a pancerz zastosowano dopiero piętnaście lat później. Nowoczesną postać przybrały okręty wojenne dopiero w latach osiemdziesiątych.


HMS. "DREADNAUGHT"
pancernik 18,000 t.
r.1908.

Podczas gdy jedni wynalazcy zwiększali szybkość i wyporność (do piętnastu tys. tonn) i wzmacniali uzbrojenie i opancerzenie statków, inni pracowali usilnie nad sposobami unieszkodliwiania ich. Min morskich użyto po raz pierwszy na Bałtyku, podczas wojny krymskiej, przyczym kilka jednostek brytyjskich zostało uszkodzonych przez owe "maszyny piekielne", jak nazwała je prasa. Na szczęście zawierały one tylko trzydzieści pięć funtów materiału wybuchowego, lecz gdyby Rosjanie byli docenili wartość i możliwości nowego wynalazku mogliby zniszczyć całą flotę brytyjską. Pierwsza torpeda kosztowała jej wynalazcę czterdzieści tysięcy funtów i cztery lata pracy, a jej pojawienie się spowodowało powstanie torpedowca i kontrtorpedowca. Łódź podwodna jest tylko następstwem i niejako powiększeniem torpedy.


HMS. "INFLEXIBLE"
11,000 t. - r.1890.

Nieco później wprowadzono okręty pędzone ropą naftową. Przewyższa ona węgiel, jako paliwo, pod względem wartości i czystości i daje się lepiej ładować i składować.

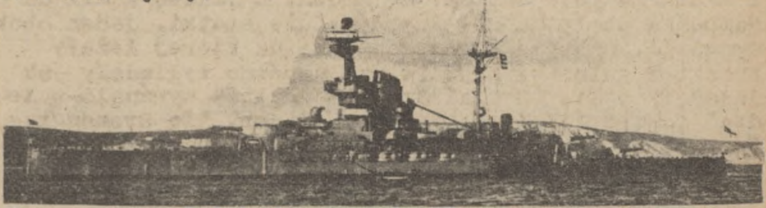
Jednym z ostatnich epokowych wydarzeń w dziedzinie wojennej konstrukcji morskiej było spuszczenie na wodę w roku 1908 słynnego "Dreadnought'a" wyposażonego w ba-



terie dziesięciu dział ciężkich rozmieszczonych na pięciu wieżyczkach, z których cztery strzelały wielokierunkowo.
Mimo, że nazwa jego zachowała się dotąd, jako termin techniczny - słynny "Dreadnought" - "nieustraszony" wyglądałby niepozornie obok jego najnowszych modeli.

Łotniskowiec r.1938.

Brak miejsca nie pozwala na omówienie innych typów okrętów od "kieszonkowych" poławiaczy min do lotniskowców, które wchodzą dziś w skład marynarki brytyjskiej. Ale chociaż galiony zostały zastąpione pływającemi fortecami, marynarzy angielskich ożywia ten sam duch, który pozwolił im panować nad morzami od czasów Alfreda Wielkiego aż po dzień dzisiejszy.



H.M.S. "REVENGE" pancernik 29,150 ton.

JAKIE SZKODY WYRZĄDZA NIEMCOM R.A.F.?

Amerykanin George Crabtree chcąc się przekonać o skuteczności bombardowania Niemiec zaciągnął się na pokład handlowego statku, płynącego do portu niemieckiego. Poniżej podajemy jego opowiadanie wg SUNDAY GRAPHIC.

(T.L.) Jakie szkody wyrządza R.A.F. Niemcom ? Aby się o tym przekonać, rzuciłem posadę w Waszyngtonie i zaciągnąłem się do załogi statku handlowego, płynącego do Niemiec. Odbyłem trzy rejsy pomiędzy Niemcami i Szwecją.

Gdy pierwszy raz przybyliśmy do portu w Hamburgu, na szesnaście dźwigów na naszym nabrzeżu tylko siedem było czynnych. Pozostałe były zniszczone przez bombardowanie. Późnym wieczorem popijaliśmy w kantynie na statku, śpiewa-

jąc i grając na organkach. Zabawę przerwały nam brytyjskie samoloty w ilości 25-30; wybiegliśmy na pokład by zobaczyć ciekawe widowisko. Artyleria przeciwlotnicza waliła, rakiety oświecały niebo a Anglicy rzucali kanapki składające się z 3 małych bombek i 1 dużej. Wiwatowaliśmy Anglikom, klnąc jednak od czasu do czasu, że mogliby przecież poczekać aż my wypłyniemy z portu. Policja portowa rzadko kiedy pozwalała nam na wyjście na ląd. Zato pełno celników, policjantów i tragarzy portowych przychodziło na nasz statek. Wszyscy oni przepowiadali, że wojna skończy się za trzy miesiące. Z jedzeniem nie musiało być u nich najlepiej bo zawsze prosili o żywność i tytoń. Umundurowani Niemcy nie prosili o nic, ale też nigdy nie odmawiali gdyśmy im ofiarowywali jedzenie. Czasami po kilkunastu Niemców kręciło się przy naszej kuchni w nadziei, że coś dostaną do jedzenia.

Z Hamburga pojechaliśmy do Emden. O jakieś 9 mil od Hamburga stały na kotwicy dwa duże statki, jeden obok drugiego, nakryte ogromną siecią na której leżały krzaki i gałęzie. Z powietrza napewno wyglądały jak jakaś wysepka. "Chciałbym żeby Anglicy wyrżnęli w te dwa" powiedział nasz pierwszy oficer. "To Bremen i Europa!". (Dwa tygodnie temu Niemcy podali w swym komunikacie, że Bremen pali się z nieznanego powodu!).

W Emden staliśmy pięć dni. Każdej nocy były trzy lub cztery naloty. Nie były one na tak wielką skalę, jak na Hamburg, ale kilka budynków w dokach koło których staliśmy, zostało zburzonych i kilka statków zatopionych. Gdy poraz drugi pojechaliśmy do Hamburga, w porcie było tyle zatopionych statków, że trzy godziny holownik musiał lawirować by doprowadzić nas do doku. Nabrzeże przy którym staliśmy w czasie naszego pierwszego pobytu było zniszczone. Przybyliśmy do innego. W drugim dniu dostaliśmy przepustki na ląd. Udaliśmy się do śródmieścia. Dzielnica przy dokach St. Paul była wyewakuowana. Na ulicach pełno było lejów po bombach. Z wielu domów zostały tylko mury.

Z Hamburga pożeglowaliśmy do Bremy. Gdy wjeżdżaliśmy w ujście Wezery, poczuliśmy zapach spalenizny i zobaczyliśmy pożary w porcie - pozostałość po nocnym nalocie. Pilot portowy zawiadomił nas, że nie możemy przybić do Bremy i zaholował na 20 mil w górę rzeki. Rano zaholowali nas do Braka koło Bremy, ale i tam skutki nocnych nalotów nie pozwalały na przybicie do brzegu. Kazano nam wyładować się w Emden. Port w Emden był znacznie więcej zniszczony niż w czasie po-

przedniej naszej bytności. Piątej nocy Anglicy trafili w zbiorniki ropy i gazu, około ½ mili od portu.

W sobotę wieczorem alarm lotniczy zastał nas w barze hotelowym. Musiało być chyba z siedemdziesiąt samolotów przez dobre cztery godziny nad miastem. Wszyscy w hotelu, nawet oficerowie i służba hotelowa pochowali się pod schodami, kanapami i fotelami. W pobliżu hotelu nie padła żadna bomba, lecz mimo to tynk oblatywał ze ścian. O świcie zeszliśmy na dół na śniadanie. Poprosiliśmy o kawę. "Niema kawy" powiedziała kelnerka; poprosiliśmy o herbatę. "Niema herbaty". "Mleko ?" - "Niema mleka". "Piwo" - "Niema piwa". Wyszliśmy by wrócić taksówką na statek. Nie było taksówek. Czekaliśmy na tramwaj. Tramwaje nie kursowały. Musieliśmy pójść piechotą.

Na ulicy leżały gruzy, błoto i woda od pękniętych rur. Minęliśmy przeszło sto pięćdziesiąt zniszczonych bombami budynków. Większość z nich to budynki przemysłowe.

Dwa dni potem odpłynęliśmy do Gavle w Szwecji. Płynąc 14 mil koło wybrzeża za Emden naliczyliśmy dwadzieścia trzy zatopione statki. Koledzy pokazali mi pływające w morzu ciała. Przestałem jeść ryby złapane koło Emden. Za trzecim rejsem z Hamburga zawrócono nas i - z powodu zablokowania portu zatopionymi statkami (jak nam powiedział pilot) - skierowano nas do Bremy. Już z Cuxhaven zawrócono nas z drogi, radząc płynąć do Emden. Ale i w Emden port był "zakorkowany" zatopionymi statkami i komendant portu zaproponował Delfzijl, port holenderski naprzeciw Emden na rzece Ems. Cztery dni wyładowywaliśmy na barki nasz ładunek. Na Delfzijl też były nocne naloty. Wracając do Gavle przepływałem przez Kanał Kiloński. Gdy przejeżdżałem poraz pierwszy zniszczenia były niewielkie. Za każdym następnym przejazdem (a przepływaliśmy Kanał sześć razy!) nowe gruzy, nowe zgliszcza fabryk i coraz mniej ludzi na brzegach.

W kanale przychwycił nas koło 21³⁰ nalot. Siedzieliśmy ukryci pod pokładem. Bomby waliły w brzegi kanału. Po dwóch godzinach ustało. Zniszczenie przerażające. Na statku wyleciały szyby z budki sternika, chociaż bomby nie padły zbyt blisko. Śluzy kanału nie były uszkodzone, ale wybrzeże bardzo. Gruzy rozwalonych budynków powpadały do wody utrudniając żeglugę. W Gavle oświadczyłem memu kapitanowi, że opuszczam służbę i zostaję pasażerem. Miałem dość oglądania.

Ostatecznie wróciłem do domu. Mam dziurę w głowie po od-

łamkach bomby z Hamburga, w Bergen zginął mi cały bagaż, aparat fotograficzny skonfiskowano mi i straciłem 1o kg na wadze !

JEDYNY SPOSÓB ZWYCIĘSTWA.

Brytyjczycy umieją patrzeć w oczy nietylko niebezpieczeństwu ale i prawdzie. Nawet nieprzyjemnej. Nawet groźnej. Dzięki temu może propaganda wojenna nie używa wypróbowanych z powodzeniem w Niemczech trick'ów, nie kłamie ale mówi prawdę. Wydarzenia na Bałkanach i w Afryce są groźne. Nikt tego nie ukrywa. Najmniej sam premier Churchill, który w sierpniu ubiegłego roku mówił, że nawet opanowanie Kaukazu, nawet zdobycie wrót do Indii przez Hitlera nie będzie jeszcze oznaczało zwycięstwa, gdy R.A.F. będzie systematycznie i metodycznie niszczyć niemiecką machinę wojenną w sercu Rzeszy.

Artykuł Williama HARD'A, poniżej streszczony, jest przykładem anglosaskiego podejścia do rzeczy. Nie ma w nim porywających zwrotów, ale jest spokojna i rzeczowa argumentacja dlaczego i jak Ameryka może a raczej nawet musi pomóc W.Brytanii. Autor artykułu jest znanym amerykańskim dziennikarzem i komentatorem politycznym i dopatruje się w pomocy, jaką USA dają Brytanii, samoobrony Stanów przed coraz to groźniejszym niebezpieczeństwem ze strony państw totalnych. Artykuł ukazał się w ostatnim numerze READERS DIGEST, wydawanego w USA.

Wszyscy Amerykanie zgodni są co do tego, że w ich własnym interesie wojna winna skończyć się jaknajprędzej. Znikoma mniejszość wierzy w możliwość kompromisowego pokoju. Ponad dwie trzecie Amerykanów uważa, że Stany powinny udzielać jaknajdalej idącej pomocy Brytanii, nawet, gdyby to miało wmieszać je w wojnę. Zgodni są co do tego, że kompromis między dyktaturą hitlerowską a demokracją brytyjską byłby podobny do porozumienia pomiędzy pożarem a ... strażą ogniową. Każde ustępstwo wobec Hitlera sprowadzi nową wojnę. A my nie chcemy więcej wojen. Chcemy by ich już nie było. I dlatego wspieramy Brytanię. Ale pomoc amerykańska nie ma

sprowadzać się do tego, aby W.Brytanii dać zginąć,choćby po bohatersku. Nasza pomoc ma przynieść zwycięstwo. I to w naszym własnym interesie. Nasza flota, zdolna do walki na dwóch oceanach będzie gotowa dopiero za pięć lat. Dzisiaj jeszcze nie jesteśmy sami zabezpieczeni przed wrogą agresją. Budujemy wprawdzie szybko nową flotę, ale nawet w 1943. stosunek ilościowy okrętów wojennych będzie przedstawiał się następujaco :

Niemcy, Włochy, Japonia	962
Stany Zjednoczone	422

Admirał W.H.STANDLEY były szef oddziału operacyjnego Admiralicji USA powiedział otwarcie, że w razie klęski W.Brytanii Stany Zjednoczone nie będą w stanie przeciwstawić się połączonym siłom flot Osi.

Dlatego więc musimy dopomóc W.Brytanii do zwycięstwa i to do szybkiego zwycięstwa. Wojna w Europie uderza w nasze interesy, dezorganizuje naszą gospodarkę narodową; rujnuje nas i prowadzi ku kolosalnemu kryzysowi gospodarczemu. Przedewszystkim jednak przemienia nas nieuchronnie w państwo militarystyczne. Tomasz Jefferson słusznie powiedział kiedyś, że najwieksza nawet flota wojenna nie zagraża demokracji, natomiast wielka armia może zagrażać. A my właśnie z powodu zagrożenia przez dyktatury musimy obecnie tworzyć ogromną armię stałą. Dlatego - im prędzej W.Brytania wygra wojnę, tym pewniej unikniemy zmilitaryzowania.

Pomoc nasza polegać może na dostarczeniu W.Brytanii ogromnych ilości samolotów, czołgów i dział oraz potrzebnego do nich wyposażenia i zaopatrzenia. Ale może nadejść chwila, kiedy brytyjska flota handlowa nie będzie w stanie przewozić odpowiednich ilości sprzętu wojennego. To twierdzenie nie jest gołosłowne. Opierając się na poważnym materiale źrodłowym*) można stwierdzić, że położenie floty handlowej jest poważne. Przedewszystkim wiele setek tysięcy ton przejęła flota wojenna dla celów ściśle wojennych. Następnie - tonaż zatopiony, który obecnie, licząc od wybuchu wojny, wynosi około cztery i pół miliona ton. Obecnie tonaż obsługujący W.Brytanię wynosi około 18,000,000 ton.

*) Autor opiera się na : sprawozdaniach brytyjskich urzędów informacyjnych w USA, opiniach amerykańskich ekspertów okrętowych, sprawozdaniach rzeczoznawców wysłanych przez USA do W.Brytanii.

Jest to ilość, odpowiadająca potrzebom brytyjskim w ostatnim roku przed wybuchem wojny. Ale przecież wojna przyniosła dodatkowe zadania dla marynarki handlowej. Ponadto szlaki morskie są obecnie znacznie dłuższe, a szybkość podróżna mniejsza. Cały szereg artykułów sprowadzanych przed wojną z Belgii, Francji, Holandii czy państw skandynawskich przychodzi obecnie z drugiej półkuli. Towary sprowadzane przed wojną z krajów śródziemnomorskich i z nad M.Czerwonego idą teraz niejednokrotnie drogą okrężna na przylądek Dobrej Nadziei. I to wszystko w konwojach, których szybkość reguluje najpowolniejszy statek.

Jeśli W.Brytania, tak jak to się dzisiaj dzieje, jest w stanie zaspokoić wszystkie swoje potrzeby, nietylko by przetrzymać ale jeszcze aby dostarczyć sprzętu niezbędnego do zwycięstwa, posiadanymi osiemnastu milionami ton, to jest to wspaniałym wyczynem floty handlowej. Ale już dzisiaj w niektórych portach amerykańskich czekają towary, których nie można załadować bo niema okrętów. A W.Brytania niedługo będzie miała mniejszy tonaż handlowy. Wynika to z porównania danych o ilości zatopionych statków i o możliwości ich zastąpienia.

Amerykańscy eksperci oceniają tonaż, jaki w bieżącym roku (1941) pójdzie na dno na 5,000,000 ton. Ta suma znajduje pośrednie potwierdzenie w oświadczeniu delegata brytyjskiego Ministerstwa Marynarki, Sir Artura Salter'a, że potrzebuje statków o tonażu łącznym 5 - 6 milionów ton. W jaki sposób moze W.Brytania uzyskać ten tonaż ?

1. Przez ściągnięcia statków z dalekich mórz, bez oglądania się na potrzeby tamtejsze. W ten sposób da się zdobyć ok.500,000 ton.
2. Stocznie brytyjskie mogą pomimo bombardowań niemieckich wyprodukować rocznie ok.500,000 ton.
3. Zamówienia ulokowane w stoczniach amerykańskich mogą dać w roku bieżącym ok.30 statków o 300,000 ton.
4. Nowe stocznie budujące w USA na zlecenie prezydenta Roosevelta statki dla W.Brytanii dadzą w tym roku ok. 50 statków o 375,000 ton.
5. Komisja Marynarki Handlowej USA sprzedała ostatnio resztę tonażu, jakim dysponowała w ilości ok.100,000 ton.
6. Z zajęcia przez Stany Zjednoczone statków obcych, po większej części duńskich, znajdujących się w portach amerykańskich może dać - ok.500,000 ton.

Suma tych pozycji daje 2,275,000 ton,to jest dopiero połowę tonażu, który przypuszczalnie pójdzie na dno w ciągu bieżącego roku. Ale gdyby założyć, że zwiększy się jeszcze więcej wysiłek i doda dwa nowe źrodła :

7. Komisja Marynarki Handlowej USA odda W.Brytanii jeszcze 5o statków, które w tym roku będą gotowe. Będzie to zgrubsza licząc 375,000 ton.
8. Stany zmienią ustawę o neutralności w ten sposób, że skierują na atlantyckie szlaki morskie, te wszystkie statki, które tam przed wojną pływały. (Wywoła to wprawdzie wielkie komplikacje, gdyż statki te obecnie pracują użytecznie na Oceanie Spokojnym, ale ostatecznie jest możliwe do wykonania). Da to dodatkowo 500,000 ton.

Suma będzie 3,15o,ooo ton czyli nadal będzie do zastąpienia luka,wynosząca nie mniej niż dwa miliony ton, luka, którą trzeba zapełnić. Jeśli ona pozostanie, to nasza pomoc będzie tylko pomocą do chlubnego końca. A my chcemy dopomóc do zwycięstwa. W jaki sposób ? Dwie są możliwości.

Albo poczniemy budować nowe stocznie, aby nadążyć temu tempu budowy statków, jakie mieliśmy w ostatnim roku wielkiej wojny i móc zastąpić cały tonaż zatapiany przez Niemców. Ale zanim produkcja osiągnie poziom 1918. roku trzeba będzie pewnego czasu. W ciągu tego czasu Niemcy mogą wybudować więcej łodzi podwodnych. I napewno to zrobią. Zresztą jeśli ktoś chce zapobiec stratom zboża, które mu podgryzają szczury, to nie zwiększa produkcji zboża. Ale poprostu tępi szczury.

I to jest druga alternatywa : Wojny światowej nie wygrały nowe statki handlowe, budowane w rekordowym tempie. Wygrały ją kontrtorpedowce, które tak tępiły niemieckie łodzie podwodne, że zatapiany tonaż spadł o 75 %. Dlaczego teraz tak się nie dzieje ? Poprostu dlatego, że W.Brytania nie ma dostatecznej ilości destroyerów.

W chwili zakończenia wielkiej wojny pływało pod flagą brytyjską 435 kontrtorpedowców. W chwili wybuchu wojny obecnej posiadała - wskutek pacyfistycznej polityki - 185. Z tego straciła 35. Otrzymała 5o od Stanów Zjednoczonych. Wybudowała około 20. Posiada więc obecnie około 220 kontrtorpedowców, to jest połowę stanu z 1918. A zadania jakie na nie spadają są znacznie większe.

W 1918. do uniemożliwienia niemieckim łodziom podwodnym wyjścia na Atlantyk, wystarczało blokować cieśninę Dover-

Calais i krótki stosunkowo pas M.Północnego między północną Szkocją a Norwegją, razem około 230 mil. Obecnie łodzie podwodne korzystają z pomocy samolotów rozpoznawczych a brytyjska blokada musi sięgać od Narvik po St. Jean-de-Luz, czyli na przestrzeni ponad 2000 mil. Co więcej pod koniec poprzedniej wojny oprócz 435 brytyjskich kontrtorpedowców jeszcze 229 destroyerów flot sprzymierzonych polowało na Niemców na M.Śródziemnym i Oceanie Spokojnym. Dzisiaj i to zadanie spada na flotę brytyjską.

Drugi sposób dopomożenia do zwycięstwa to dostarczenie W.Brytanii kontrtorpedowców, kontrtorpedowców i raz jeszcze kontrtorpedowców. Flota USA ma 159 destroyerów i buduje dalszych 205. Najpewniejszym sposobem szybkiego zwycięstwa jest dostarczanie flocie brytyjskiej destroyerów w tym tempie, w jakim są one budowane przez nas. Hitler może na to odpowiedzieć wojną. Ale co to znaczy ? Przecież już raz oddaliśmy W.Brytanii 50 kontrtorpedowców. Możemy dać znowu 50 i jeszcze raz 50. Chcemy dopomóc do zwycięstwa. Więc dopomagajmy. Nie ma gorszej rzeczy, niż cofanie się z raz obranej drogi. My, Amerykanie nie cofamy się. I nie cofniemy. Bo - jak to powiedział admirał STANDLEY : "W braku aktywnej pomocy w postaci udzielenia posiadanych przez nas jednostek floty wojennej - zwycięstwo Imperium brytyjskiego jest wątpliwe. Nie udzielenie pomocy - jest igraniem z bezpieczeństwem USA."

APRES LA GUERRE.....

Pod tym tytułem zamieszcza kwietniowe wydanie miesięcznika CHAMBERS'S JOURNAL rozważania PAUL GUERIN'A, na temat gospodarczej przebudowy powojennej Europy. Rozważania ciekawe, chociaż może nie we wszystkim odpowiadające polskim potrzebom, stanowią jednak pozytywną próbę ujęcia przyszłości naszego kontynentu od strony zagadnień gospodarczych.

Przebudowa Europy po obecnej wojnie będzie wymagała zmiany poglądów i nowych dróg w całym szeregu dziedzin. Trzeba będzie ograniczyć możliwości zbrojnej agresji, przywrócić zachwianą wskutek wojny równowagę układu gospodarczego, zmodyfikować pojęcie narodu i państwa kosztem ograniczenia suwerenności, pogodzić ze sobą sprzeczne poglądy na życie jednostki i zbiorowości ludzkich a wreszcie zapewnić trwałość tych wszystkich przemian.

Na szczególną uwagę zasługuje organiczenie zbrojeń, gdyż niepowodzenie akcji genewskiej w tym zakresie stało się jedną z przyczyn wybuchu obecnego konfliktu. Każde państwo, względnie każda jedność narodowa*) musi mieć zapewnioną siłę zbrojną, wystarczającą dla zapewnienia spokoju wewnętrznego i dostarczenia odpowiedniego kontyngentu do przyszłej armii międzynarodowej. Dla zapewnienia wewnętrznego spokoju nie są potrzebne wielkie siły. Ale wspólne siły zbrojne muszą być tak mocne, aby wystarczały do ochrony samych państw europejskich oraz ich posiadłości.

Ale punkt ciężkości nie leży w samym tylko ograniczeniu zbrojeń. Znacznie większe znaczenie ma potencjał wojenny, bezpośredni i pośredni, jaki mają poszczególne państwa. Bezpośredni potencjał wojenny nie jest trudno zdefiniować : jest to poprostu ilość ludzi odpowiednio do walki wyszkolonych, ilość sprzętu znajdującego się w użyciu i w zapasach i wreszcie ilość surowców. Konferencje rozbrojeniowe i wogóle cała akcja genewska zajmowały się tylko tym potencjałem.Tylko jego ograniczeniem. I - trzeba stwierdzić, że ograniczenie tego bezpośredniego potencjału, samo w sobie skomplikowane, nie dało pomyślnych rezultatów. Ostatecznie można ograniczyć ilość sprzętu wojennego, ale już ilość przeszkolonych wojskowo ludzi da się łatwo zamaskować w pół-wojskowych organizacjach. Co więcej,ograniczenie ilościowe zbrojeń powoduje odrazu skierowanie wysiłku zbrojeniowego w innym kierunku, w ograniczeniach nieprzewidzianym.Klasycznym przykładem jest ograniczenie tonażu krążowników do 10,000 ton. Ustalenie tej granicy spowodowało zwrócenie się konstruktorów w kierunku zapewnienia jednostce morskiej o takim tonażu maximum pancerza i siły ognia.Wyścig zbrojeń nie został przerwany, ale poszedł jednym tylko torem.

Ale nawet całkowite ograniczenie bezpośredniego potencjału wojennego nie będzie całkowitym rozwiązaniem wysuniętego zagadnienia. Bo konieczne jest jeszcze ograniczenie p o ś r e d n i e g o potencjału, na który składają się rozwój przemysłowy danego kraju,stopień wyposażenia w maszyny i urządzenia do produkcji, źródła energii i surowców.

*) autor nie definiuje bliżej pojęcia owej "jedności narodowej" czy raczej całości narodowej ("national entity" w oryginale); a takie bliższe określenie jest specjalnie dla Polski ogromnie ważne. (Red.)

Wiemy dobrze jak łatwo można dzisiaj przestawić fabrykę narzędzi lub zegarów na produkcję pocisków artyleryjskich; jak mało idzie metalu na tak wysoce niszczącą broń, jaką jest bombowiec nowoczesny (materiał na wyprodukowanie 16,000 sztuk samolotów waży tylko 60,000 ton i może być łatwo przewieziony w stu pociągach). Trudno chyba o lepszy przykład dla podkreślenia znaczenia pośredniego potencjału wojennego, niż dozbrojenie Niemiec w latach 1934-1939.

Jasne jest, że tylko ograniczenie potencjału pośredniego i bezpośredniego może być dopiero prawdziwym rozbrojeniem. W dotychczasowym ujęciu suwerenności państwa trudno sobie wyobrazić, by cokolwiek mogło je powstrzymać od rozbudowy przemysłu właśnie dla zapewnienia sobie jaknajwiększego potencjału pośredniego. Dlatego jedynym sposobem rozwiązania zagadnienia ograniczenia zbrojeń może być wydzielenie terenów, zawierających surowce mineralne, z obszarów państw i poddanie tych zagłębi bezpośredniej kontroli międzynarodowej, czy raczej międzypaństwowej. Pomysł może radykalny, może trudny do urzeczywistnienia, ale niezbędny dla zapewnienia prawdziwego i stałego pokoju. Koniecznym uzupełnieniem byłoby ograniczenie przywozu z krajów poza-europejskich, zarówno materiału wojennego jak i półproduktów, z których materiał taki mógłby być wyprodukowany.

* * *

Rozwój gospodarczy Europy w ciągu XIX, wieku i trzydziestolecia bieżącego wieku był nastawiony na rynki pozaeuropejskie. Europa, pod przewodem W.Brytanii, eksploatowała cały świat. Nagromadzone wskutek tego zasoby pozwoliły na stworzenie potężnej nadbudowy przemysłowej przedewszystkim na wyspach brytyjskich a potem w mniejszym stopniu w Niemczech, Belgii i Francji. Dzięki temu stanowi rzeczy ludność Europy mogła podwoić się w ciągu mniej niż stu lat. Europa wzbogaciła się przez swój handel z krajami zamorskimi.

Następstwem tego jest uzależnienie poziomu życia w Europie od zachowania jej przewagi gospodarczej i politycznej nad innymi częściami świata. Powstanie i rozrost imperiów pozaeuropejskich powoduje nadwątlenie a gdzieniegdzie wręcz utratę tej przewagi. To zmniejszenie handlu zamorskiego poszczególnych krajów Europy, powoduje obniżanie stopy życiowej i perturbacje tym ostrzejsze, im bardziej skomplikowany był ustrój gospodarczy danego państwa.

Rozmach rozwojowy jaki cechował wiek XIX.pozostał i musimy liczyć się z przyrostem ludności europejskiej o dalszych 100,000,000,w ciągu najbliższych dwudziestu lat. Równocześnie jednak ustają te wszystkie czynniki, dzięki którym wzrastające zaludnienie kontynentu nie powodowało spadku poziomu życia. Co gorsze - przyrostu ludności nie należy spodziewać się w silnym stopniu w bogatych krajach zachodniej Europy, nawet nie w Niemczech, gdzie stopa urodzin zdaje się zmniejszy się, ale w ubogich i gospodarczo nie rozwiniętych krajach południowo i wschodnio europejskich.

W krajach rolniczych tej części Europy istnieje już obecnie przeludnienie wsi. Ani rodzaj gleby,ani poziom gospodarczy i techniczny ludności nie zapowiadają gwałtownego wzrostu zbiorów rolniczych. Wymiana towarowa tych części Europy z uprzemysłowionymi krajami zachodnimi nie może wzrastać właśnie wskutek niskiej stopy życiowej i niewielkiej siły kupna. Uprzemysławianie jest utrudnione, gdyż znowu niska stopa życiowa zmniejsza możliwości oszczędzania i kapitalizacji. A podwyższenie stopy życiowej w tych krajach przez zwiększenie ilości zakupywanych artykułów rolniczych przez kraje zachodniej Europy jest znowu mało prawdopodobne, wobec tendencji ochrony własnego rolnictwa zapomocą wysokich barier celnych. Co więcej wyroby przemysłowe Europy muszą dla utrzymania rynków zamorskich iść po niższych cenach. Rownowagę uzyskuje się przez sprzedawanie tych artykułów w koloniach państw europejskich po cenie wyższej. W następstwie tego, mocarstwa kolonialne zmuszone są do zakupywania wyrobów własnych kolonii, także i rolniczych.

Stajemy więc przed dylematem : albo państwa europejskie będą nadal sprzedawały swe wyroby przemysłowe na rynkach zagranicznych poniżej kosztu własnego, a dla wyrównania strat będą sprzedawały po korzystniejszych cenach na rynkach swych kolonialnych i wskutek czego będą importowały wyroby rolnicze z tych kolonii, przez co przeludnienie i zubożenie ludności wschodniej i południowej Europy wystąpi jeszcze jaskrawiej, - albo też będą nabywały wyroby rolnicze w Europie, co znowu skolei spowoduje zmniejszenie ich eksportu, a wywóz do krajów wschodnio-europejskich bynajmniej nie wyrówna strat rynków zamorskich, chyba po pewnym, dłuższym okresie, niezbędnym do podniesienia stopy życiowej w tych krajach. Nie sposób wybrać jednego ani drugiego krańcowego rozwiązania. Ale możliwe jest znalezienie drogi pośredniej.

Nie na tym koniec europejskich trudności gospodarczych.
Oto,wskutek rolniczego przeludnienia,państwa wschodniej i południowej Europy rozbudowują przez ostatnich
dwadzieścia lat swój przemysł. Konieczne będzie ograniczenie tej rozbudowy w drodze wzajemnych ustępstw,
zanim jeszcze w samej Europie powstanie konkurencja
dla starych przemysłów zachodnio-europejskich,tracących stopniowo nie tylko zamorskie ale i kontynentalne rynki zbytu.

Dochodzi jeszcze i kwestia surowców. Europa nie jest
samowystarczalna i polega w poważnej mierze na dostawach zamorskich. Ten stan rzeczy jest jednak raczej
korzystny, gdyż surowce importowane będą tym artykułem, za który będzie można wywieźć własne wytwory przemysłowe.

W.Brytania stała się w ostatnim stuleciu rynkiem całej
Europy. Nie ma powodów by domagać się zmiany tego stanu rzeczy, sprowadzonego w znacznej mierze dzięki specjalnemu uzdolnieniu i przedsiębiorczości Brytyjczyków.
Ale z drugiej strony konieczne jest aby W.Brytania nie
dążyła do osiągania z tego swego stanowiska nadmiernych
korzyści, któreby musiały w konsekwencji doprowadzić do
zwichnienia równowagi gospodarczej w Europie.

A położenie gospodarcze Europy powojennej i tak już będzie opłakane. Poza skutkami bezpośrednimi wojny,wystąpi tu wpływ rozrostu gospodarczego Stanów Zjednoczonych,
Rosji i Japonii. Toteż rozważna polityka europejska będzie musiała dążyć do podniesienia produkcji rolniczej
i do zwiększenia wydobycia surowców przemysłowych,zwłaszcza w krajach mało uprzemysłowionych, aby zwiększyć siłę
nabywczą ludności i w ten sposób zabezpieczyć rynki zbytu dla wytworów przemysłowych, na miejsce rynków zamorskich, które zwolna ale stale będą się dla Europy kurczyły.

Z drugiej strony trzeba starać się o podniesienie w krajach rolniczych uprawy tych roślin i zbóż, które państwa
zachodnie przywożą z innych krajów zamorskich, niż ich
własne kolonie. Tylko w ten sposób będzie można stworzyć
system gospodarczy mający zdrowe podstawy i możliwości
dalszego rozwoju. Oczywiście stworzenie tego systemu będzie wymagało ciężkich ofiar.

CO ŻOŁNIERZE ZAWDZIĘCZAJĄ SZWAJCARII ?

Mała republika o ustroju kantonalnym jest dziasiaj stłoczona wśród dyktatur niemieckiej i faszystowskiej. Jest ciągle państwem neutralnym, na które łapczywie patrzą nienasyceni sąsiedzi. Wiele myśli nowych, wiele haseł wolnościowych wyszło z tego dziwnego kraju, którego mieszkańcy mówią trzema różnymi językami, ale są jednomyślni gdy chodzi o obronę ojcowizny. NEUE ZÜRCHER ZEITUNG*) przypomniała w artykule, który streszczamy wg PARADE, że ze Szwajcarii wyszła także najbardziej humanitarna instytucja naszych czasów, że tam powstał Czerwony Krzyż.

W 1864. podpisali przedstawiciele większych państw Konwencję Genewską, która powołała do życia Międzynarodowy Czerwony Krzyż. Ta umowa zagwarantowała ochronę ambulansów, szpitali, lekarzy i pomocniczego personelu sanitarnego oraz duchownych, udzielających pomocy rannym. Znak "Krzyża genewskiego" czerwony krzyż na białym polu jest tą międzynarodową oznaką, która zapewnia ochronę. Ale dzieje samarytańskiej działalności zaczynają się znacznie wcześniej.

Król perski Cyrus (559-529 p.Chr.) był bodaj pierwszym władcą, który wprowadził lekarzy do swej armii. Zarządzenia jego wyraźnie żądały, że rannych nieprzyjaciół należy leczyć i pielęgnować narówni z własnymi żołnierzami. Poprzednio stosowano niemal jednomyślnie zwyczaj dobijania rannych przeciwników.

Saladyn, władca Egiptu (1137-1193) zawzięty wróg krzyżowców, pozwolił rycerzom Zakonu Św.Jana pielęgnować rannych jeńców chrześcijańskich. W okresie od 1564-1864. roku opieka nad rannymi była przedmiotem nie mniej niż trzystu porozumień i traktatów pomiędzy różnymi państwami europejskimi.

Twórca prawa narodów, Holender Hugo Grocjusz (1583-1645) który w swoim klasycznym dziele "De Iure Belli ac Pacis"

*) wydawana w Zurychu

uznawał wojnę za zło konieczne, domagał się zarazem wprowadzenia humanitaryzmu. Umowa zawarta w 1743. pomiędzy dowódcą armii brytyjskiej lordem Stair a francuskim marszałkiem de Noailles przewidywała pielęgnowanie rannych jeńców i ochranianie - w miarę możności - szpitali i kościołów przed wojennym zniszczeniem. Bezpośrednim skutkiem tego porozumienia było nie tylko umożliwienie zakonom pielęgnowania rannych, ale także wymienianie spisów jeńców wojennych.

J.J.Rousseau (1712-1778) twierdzi, że wojna to walka pomiędzy państwami a nie pomiędzy poszczególnymi ludźmi. Z chwilą rozbrojenia nieprzyjaciela trzeba go - zdaniem genewskiego myśliciela - traktować na równi z rodakami.

Pięćdziesiąt lat później pisał wojskowy lekarz francuski J.Ph.Graffenauer, który brał udział w wojnach napoleońskich, że konieczne jest zawarcie umowy, gwarantującej nietykalność szpitali podczas wojny. "Ale" - dodał melancholijnie - "nie doszliśmy jeszcze do tego stopnia rozwoju". Było to 2500 lat po zarządzeniach Cyrusa,Króla Persów !

W 1847. powstało w Zurychu "Towarzystwo dla Przewozu Rannych Żołnierzy", które wkrótce otrzymało prawo rekwirowania wszelkich pojazdów w Kantonie. Rada miejska w Zurychu obdarzyła to Towarzystwo, liczące początkowo tylko 14 członków,czterdziestu materacami i poduszkami Dziewięć lat później dowódca armii szwajcarskiej gen. Dufour rozesłał do państw europejskich opis działalności Towarzystwa, stawiając go na wzór podobnych organizacji.

Bitwa pod Solferino (1859) stała się dalszym etapem. Jean-Henri Dunant, późniejszy założyciel Czerwonego Krzyża - pielęgnował jako ochótnik około 1000 rannych żołnierzy w obozie francuskim. Wydał potem "Wspomnienie o Solferino" poświęcone tysiącom innych rannych, których nikt nie doglądał - i wzywał w nim do stworzenia ochotniczych zwiazków pomocy rannym.

Podpisana w 1864. konwencja genewska o utworzeniu Międzynarodowego Czerwonego Krzyża była realizacją myśli Dunant'a. Dla uczczenia inicjatywy szwajcarskiej przyjęto jako znak Towarzystwa krzyż szwajcarski biały na czerwonym polu - ale przy równoczesnym odwróceniu kolorów dla odróżnienia.

Czerwony Krzyż jest dzisiaj czynnikiem, usiłującym przy-

wrócić równowagę pomiędzy okrutnym zniszczeniem wojennym a twórczymi siłami ducha ludzkiego.

CZY WIECIE, ZE.....

PENETRACJA NIEMIECKA W SYRII trwa nadal. Ostatnio Wysoki Komisarz rządu Vichy na Syrię, generał Dentz witał na lotnisku nowomianowanego przedstawiciela Rzeszy, ministra Hansa von Hensing. (CAVALCADE)

NIEMCY DOMAGAJĄ SIĘ OD RZĄDU VICHY przesiedlenia uchodźców z północnej Francji z powrotem do ich miejsc zamieszkania, obiecując przy tym wypuszczenie członków ich rodzin z niewoli i zapewniając pracę w kopalniach i fabrykach. Ale Francuzi nie chcą wracać. (JOHN BULL)

ZNANY PISARZ BERNARD SHAW poświęca się obecnie...liczeniu liter w dzienniku TIMES. Na jednej stronie TIMES'a naliczył kiedyś 54,369 liter, na stronie zawierającej ogłoszenia 88,200 liter, a ogółem na dziesięciu stronach dziennika 712,845 liter. (SPECTATOR)

JESZCZE JEDEN NARÓD JEST W WOJNIE Z NIEMCAMI. Oto nieliczny szczep czerwonoskórych Indian w Ameryce Północnej-Tuskarorów, wypowiedział w 1917. wojnę Niemcom, dołączając się w ten sposób, jako "niezawisły naród" do Stanów Zjednoczonych. Niestety, wodzowie tego szczepu zaniedbali wypalenia z pokonanymi Niemcami fajki pokoju i wobec tego są dotychczas w wojnie z Rzeszą.
(EVERYBODY'S WEEKLY)

DŁUGOŚĆ GRANIC NIEKTÓRYCH KRAJÓW EUROPEJSKICH.
(przed Monachium 1938)

Kraj	długość granic w km		powierzchnia przypadająca w km² na 1 km granicy	
	ogółem	w tym morskich	ogółem	morskiej
Włochy	9,862	7,945	31	39
Niemcy	8,080	1,729	58	272
Norwegia	5,970	3,400	54	95
Polska	5,529	140	70	2,776
Francja	5,190	3,120	106	177
C.S.R.	4,125	-	34	-
Rumunia	2,870	450	103	655
Szwajcaria	1,886	-	22	-

(JANKOWSKI-SERAFIŃSKI "POLSKA W LICZBACH")

ZA KULISAMI OSTATNICH WYDARZEŃ.

PIERWSZA FAZA OFENZYWY NIEMIECKIEJ NA BAŁKANACH.

Uderzenie niemieckie na Grecję i Jugosławię nie odbiegało od schematu działania wielkich jednostek pancernych, wytyczonego przez gen.Douhet'a a rozpracowanego przez gen.Guderiana. Ofenzywa miała do osiągnięcia : Saloniki i Skoblie (Uskub), a to w celu uchwycenia tych węzłowych punktów. Skóblie jest najważniejszym węzłem kolejowym w Jugosławii a wraz z położonym o 30 km wzdłuż Wardaru Welesem,daje panowanie nad większością komunikacji w tym kraju.

Uderzenia na oba miasta były prowadzone równocześnie z zaatakowaniem rejonu Niszu i wiązaniem wojsk jugosłowiańskich na granicy północnej. Same uderzenia wykonane były falami o coraz wzmagającym się nasileniu, ale już w pierwszym dniu wojny Niemcy zdołali przerwać wszystkie komunikacje. Bo chociaż w rejonie Belgradu pierwsza armia trzymała linię Morawy,stanowiącą poważne naturalne umocnienie, to jednak ze Skoblie niemieckie elementy pancerne rozlały się na południe i na zachód. Uchwycenie Weles oddało Niemcom linię kolejową do Monastyru (Bitol). To też gdy we środe pierwsze oddziały niemieckie wkraczały do Salonik, to inne dywizje pancerne parły już w kierunku granicy albańskiej.

Uchwycenie Salonik nastąpiło przez zaskoczenie Sprzymierzonych nieoczekiwanym atakiem na Strumice. Niewielka miejscowosc Strumica, w dolinie rzeki tej nazwy została opanowana przez niemieckie oddziały pancerne stosunkowo łatwo, gdyż po stronie greckiej uważano za pewne, że Jugosłowianie obronią wejście do tej doliny. Niemcy nie weszli w doline od strony jugosłowiańskiej, ale po wkroczeniu na terytorium greckie wdarli się z tej strony. Miejscowość Strumica jest węzłem dróg prowadzących przez Stip do Weles oraz przez Dorian na tyły głównej umocnionej pozycji greckiej, osłaniającej Saloniki. Dorian padło już w poniedziałek a Saloniki nie mogły się utrzymać mimo bohaterskiej obrony doliny Strumy, skoro Niemcy buszowali na ich tyłach,przecinając ich komunikację. Co więcej : już we wtorek Niemcy zajęli Dedeagacz, odcinając w ten sposób Saloniki także i od wschodu, od strony granicy tureckiej.

(STRATEGICUS W TYGODNIKU "THE SPECTATOR")

ZNACZENIE PAKTU JAPOŃSKO-SOWIECKIEGO.

Po raz pierwszy od chwili objęcia dyktatury na ZSSR - Stalin odprowadził politycznego gościa na dworzec. Ten zaszczyt spotkał ministra Matsuokę po podpisaniu paktu. Stalin był w doskonałym humorze i po odjeździe pociągu, objął serdecznie niemieckiego attaché militaire, pułkownika Krebs'a, mówiąc, że spodziewa się że długo jeszcze pójdą zaprzyjaźnione państwa wspólną drogą. Niemiec na chwilę przedtym zawołał głośno, że to największy sukces Niemiec od chwili pierwszej wizyty Ribbentroppa w Moskwie. Kto więc na tym zarabia, skoro i Matsuoka wyjeżdżał rozradowany ?

Pakt nie był niespodzianką ani dla Londynu, ani dla Waszyngtonu. Oba państwa uprzedziły go wzmocnieniem swego pogotowia na Dalekim Wschodzie. Bo pakt rozwiązuje ręce Japonii. Zdaje się, że Hitler jest bliższy urzeczywistnienia swego marzenia, jakim jest wciągnięcie Japonii w wojnę z USA. Największe powody do zmartwienia ma chiński marszałek Cziang-Kaj-Szek. Wprawdzie na dwie godziny przed podpisaniem paktu w Moskwie odwiedził go sowiecki ambasador i zapewnił, że Sowiety nie zaprzestaną dostaw, ale obietnice nie zawsze uspakajają. Toteż Chiny, niewątpliwie urażone na ZSSR uznaniem zaboru Mandżurii przez Japonię, są może obecnie bliższe pokoju ze swym wrogiem, niż kiedykolwiek poprzednio. A pokój w Chinach pozwoliłby Japonii na prowadzenie jeszcze ostrzejszej presji na Indochiny francuskie i Holenderskie Indie. (CAVALCADE)

HUMOR BRYTYJSKI.

NA CZASIE



"Czy nie ma tam mojego mydła ?" (THE PLEBS)

CENZURA.

Amerykańscy dziennikarze w Londynie mają czasem kłopot z cenzurą. Jeden z korespondentów chciał nadać depeszę, w której pisał o samolotach niemieckich, które co wieczór pojawiają się nad ujściem Tamizy. Cenzor nie chciał się zgodzić na "Tamizę". "Więc napiszę, że to nad Amazonką" - zaproponował pomysłowy dziennikarz. I depesza poszła. (STATESMAN & NATION)

W ZOO.

"Ten lew jest tak niebezpieczny, że gdyby wyrwał się z klatki, mógłby mnie zabić jednym uderzeniem swych pazurów" - ostrzega matka małego Jasia, który zwiedza pierwszy raz ogród zoologiczny. - "A w takim razie, którym autobusem mam wracać do domu ?" pyta grzeczne dziecko. (ENGLISH DIGEST)

JESZCZE O WŁOSZECH...

W Czechach opowiadają sobie podobno cichaczem, że Włosi mają zwrócić Niemcom wszystkie dostarczone czołgi, jako nie nadające się, gdyż mają cztery biegi w przód a tylko jeden bieg do tyłu.....
że Mussolini przystąpił do wojny wtedy, gdy myślał, że jest za pięć dwunasta. Po niewczasie przekonał się, że przecież obowiązywał wtedy letni czas.
(THE DAILY TELEGRAPH)

WYSTARCZA MU.

"..ale znam jeszcze lepsze lekarstwo na przeziębienie, niż whisky. Zaraz ci je podam" - "Nie, nie mów. Wystarcza mi to, które już wypróbowałem."
(PARADE)

WIOSENNE NASTROJE



"...niedługo usłyszymy już kukułkę !" (MEN ONLY)

Znaczenie wyrazów w krzyżówce (patrz str. 266) :

WYRAZY POZIOME :
1. brytyjski mąż stanu; - 9. kuchenny dodatek do potraw; - 10. mieszkanka miasta włoskiego; - 11. część świata; - 12. część maszyny tkackiej; - 14. maść konia; - 18. przeciwieństwo dobra (na wspak); - 19. bohaterskie przedmieście miasta polskiego; - 20. ozdoba kobiecego uczesania; - 21. miasto norweskie znane z bojów; - gatunek ptaków popularny w Polsce; 26. gryzoń ; - 27. miasto francuskie, znane z obecnej wojny; 29. duchowny; - 30. inczej : podniecany.

WYRAZY POZIOME :
2. totalizator, ruletka itp. - 3. faraon egipski; - 4. tytuł rodowy ; - 5. pęk włosów; - 6. część stroju ochronnego nurka; 7. chluba W.Brytanii ; - 8. mechaniczny instrument muzyczny; 13. przyrost; - 15. nowoczesna broń; - 16. choroba żołądka; 17. zawód; - 22. stworzenie ; - 23. figury szachowe; - 24. wyspa znana z plantacji herbaty ; - 28. lokal z wyszynkiem alkoholu.

Do rozwiązania prosimy nadesłać załączony kupon. Rozwiązania bez kuponu nie będą uczestniczyły w konkursie.

Nr 15. "Co Słychać ?" k u p o n n a k r z y ż ó w k ę

"CO SŁYCHAĆ"

WYCHODZI CO TYDZIEŃ. ABONAMENT WRAZ Z OPŁATĄ POCZTOWĄ WYNOSI MIESIĘCZNIE 1/4, KWARTALNIE 4/-

REDAKCJA I ADMINISTRACJA : BLAIRGOWRIE, Perthshire
15, Allan Street
Tel.Blairgowrie 176

W poprzednim 24-stronicowym numerze "Co Słychać" (1800 egz.):

OD REDAKCJI - WE FRANCJI NIEOKUPOWANEJ - ROPA NA BLISKIM WSCHODZIE - JUGOSŁAWIA OPIERA SIĘ - WRZEŚNIOWA BITWA NAD LONDYNEM - DZIWNA KARIERA P.MATSUOKA - KĄCIK HARCERSKI - HUMOR BRYTYJSKI (10 ilustracji, 2 mapki).

Published by Dr. Stefan Kossak, Blairgowrie, Perthshire
Printed by THE MUNRO PRESS LIMITED, P e r t h.